

船舶事故調査報告書

平成26年11月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月28日 09時53分ごろ
発生場所	北海道稚内市宗谷岬 ^{そうや} 北西方沖 宗谷岬灯台から真方位315° 0.9海里（M）付近 （概位 北緯45° 31.9′ 東経141° 55.3′）
事故調査の経過	平成26年7月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第十一北伸丸 ^{ほくしん} 、4.90トン HK3-114449（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×3.01m×0.85m、FRP ディーゼル機関、330kW（動力漁船登録票による）、平成4年8月 B 漁船 第13オホーツク丸、4.89トン HK3-88516（漁船登録番号）、個人所有 11.20m（Lr）×2.37m×0.81m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和56年3月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成元年2月23日 免許証交付日 平成25年2月25日 （平成31年2月22日まで有効） B 船長B 男性 78歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年5月16日 免許証交付日 平成22年1月5日 （平成27年2月28日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首外板等に破口、船首船底部外板に擦過傷、航海計器及び機関等に濡損 B 船首部ブルワーク、船首部外板及び船首部防舷材に破損、船首マ

	スト及び係船柱の倒壊
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、なまこけた網漁のため、稚内市宗谷港を出港し、同港西方の漁場に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、操舵室内左舷窓側の椅子に腰を掛けて操船し、ヘッドアップ表示としたレーダーを1.5Mレンジで作動させ、外防波堤を通過した所で、約18.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、間もなく入港する僚船1隻とすれ違い、レーダーを見てほかに船舶の映像を認めなかったため、付近に他船はないと思い、レーダーから目を離し、宗谷岬の近くにある自宅の見え具合に意識を向け、左舷方の浅所を避けながら小角度の左転を繰り返して北西進した。</p> <p>船長Aは、宗谷岬沖を通過し、船首を西方に向け、同じ速力で西進中、平成26年6月28日09時53分ごろA船の船首とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船の船首部に乗り揚げ、B船に下から押される体勢となって左舷側に傾斜して、転覆した。</p> <p>船尾甲板にいた甲板員Aは、海に投げ出され、船長Aは、救命胴衣の背部が何かに引っ掛かりしばらく動きが取れなかったが、手探りするうちに偶然外れて操舵室から海面上に脱出した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、なまこの水揚げのため宗谷港に向けて航行した。</p> <p>船長Bは、操舵室後方の右舷側に立って遠隔操舵装置のリモコンを右手で操作しながら手動操舵に当たり、ヘッドアップ表示としたレーダーを3Mレンジで作動させ、約11.0knの速力で東進した。</p> <p>船長Bは、操舵室の壁や煙突等により船首方の水平角度約10°の範囲が死角(視界が制限される状態)となるため、時折、立ち位置を左舷側に変えるなど死角を補う見張りを行っていたが、本事故時、いつも見掛ける遊漁船やたこ漁の漁船等を周囲に認めなかったことから、接近する船はないものと思い、死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、A船に気付かず、同じ針路及び速力で東進中、甲板員Bの「船が来た」との叫び声を聞いて身構えたのと同時に、A船と衝突した。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、海に浮いていたところをA船に引き続いて出港して来た僚船に救助され、船長B及び甲板員Bも同じ僚船に移乗して宗谷港に戻り、船長A、甲板員A及び甲板員Bに怪我はなかったが、船長Bが胸部打撲を負った。</p> <p>A船及びB船は、それぞれ別の僚船にえい航され、宗谷港に戻り、岸壁に陸揚げされた。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好

	<p>海象：波高 約0.5m以下、潮流 東流約1.5kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、漁獲したなまこの鮮度を保つため、午前中に1回入港して水揚げを行っており、A船は水揚げを終えて漁場に戻る途中、B船は水揚げのため漁場から宗谷港に向けて帰港中であった。</p> <p>A船は、航行中、停船しているときに比べて船首が約0.5m浮き上がって、船首方に水平角度約20°の範囲に死角があった。</p> <p>A船は、本事故時、船尾甲板に約150ℓずつ海水を張った水槽3個を固定せずに積んでいた。</p> <p>船長Aは、平成4年からA船に船長として乗っており、視力及び聴力に問題はなく健康状態も良好であった。</p> <p>本事故時のA船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.7m～1.8mで、現場調査時の船首部の水面上高さは、たこ漁に備えて船首マストが取り外された状態で約2.05mであった。</p> <p>B船は、操舵室のすぐ前方に煙突が設けられていて、船首方に死角があった。</p> <p>船長Bは、昭和56年からB船に船長として乗っており、視力及び聴力に問題はなく健康状態も良好であった。</p> <p>甲板員Bは、本事故時、なまこの選別作業を終えており、船首甲板から操舵室後方の左舷側に移動していた。</p> <p>B船の左舷船首部には、A船の船底塗料と同色の塗料が付着していた。</p> <p>本事故時のB船の喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mで、現場調査時の船首部の水面上高さは、船首マストを取り外した状態で約1.75mであった。</p> <p>船長Bは、胸の痛みを感じたことから病院で診察を受けたが、軽度の打撲との診断で特に処置を受けてはいなかった。</p> <p>船長A、甲板員A、船長B及び甲板員Bは、全員が救命胴衣を着用しており、また、宗谷漁業協同組合では罰則規定を設けて救命胴衣の着用を義務化していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、本事故時、船首の浮き上がりにより船首方の水平角度約20°の範囲に死角を生じていたものと考えられる。</p> <p>A船は、宗谷岬北西方沖において、船首を西方に向けた際、B船が、船首の少し右舷側を東進し、A船の航行方向に向かって接近して来る状況であったが、船長Aが、付近に他船はいないものと思い、レーダーを活用するなど船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられ</p>

	<p>る。</p> <p>B船は、宗谷岬北西方沖を東進中、船長Bが、接近して来る船はいないものと思い、左舷側に立ち位置を変えるなど死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船の損傷状況等から、両船は約10～15°の角度で衝突した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、宗谷岬北西方沖において、A船が西進中、B船が東進中、船長Aが、付近に他船はいないものと思い、レーダーを活用するなど船首方の死角を補う見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、接近して来る船はいないものと思い、左舷側に立ち位置を変えるなど死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首方等に死角がある場合は、レーダーを活用するなど死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 接近する他船を見落とすことがないよう、甲板員にも見張りの補助に当たらせるなど常時適切な見張りを行うこと。